

LEMBAR PENGESAHAN

ARTIKEL ILMIAH

FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN  
PERILAKU MENGGUNAKAN SABUK  
KESELAMATAN PADA SUPIR BUS ANTAR KOTA  
DI TERMINAL TERBOYO SEMARANG TAHUN 2015

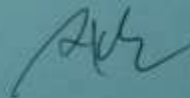
Disusun Oleh :

Rizki Naviani

D11.2011.01256

Telah diperiksa dan disetujui untuk di *upload* di Sistem Informasi Tugas Akhir  
(SIADIN)

Pembimbing



Kismi Mubarakah, S.KM, M.Kes

## FACTORS CORRELATED TO BEHAVIOR OF USES SEAT BELT ON BUS DRIVER INTER-CITY IN TERMINAL TERBOYO SEMARANG 2015

**Rizki Naviani\*), Kismi Mubarakah\*\*)**

\*) Alumni Fakultas Kesehatan Universitas Dian Nuswantoro

\*\*) Staf Pengajar Fakultas Kesehatan Universitas Dian Nuswantoro

Jl. Nakula I No.5-11 Semarang

Email : [rizky.amond@yahoo.com](mailto:rizky.amond@yahoo.com)

### **ABSTRACT**

**Background :** Based on the initial survey in Terminal Terboyo Semarang obtained 25 bus drivers. There were 18 bus drivers not wearing a safety belt and 7 bus drivers wear safety belts. Constraints in the use of safety belts were the feasibility of the bus and the perception of the risk of accidents is minimal at the bus driver , the purpose of this study was to know the factors related to the behavior of using safety belts on inter-city bus driver in Terminal Terboyo Semarang 2015 .

**Methods :** This study was a quantitative with cross-sectional approach. The sample was 36 bus drivers. The sampling technique used probability sampling with method "purposive. So used Spearman rank statistical test as data analyzed.

**Results:** The results showed a young age and older respondents balanced, the highest and most education was high school, a long drive of respondents between 8-14 hours per day, most of the respondents had experienced an accident and a half of the total respondents had seen the accident. Perceptions of safety belt usage was less, knowledge and confidence of the respondents in both the use of safety belts , availability good facilities in each of the bus fleet.

**Conclusions:** Suggested to the bus driver for belief and perceived that the use of safety belts in driving highly pernting . As well as for fleet managers and stakeholders need to provide a persuasive awareness of the importance of safety belt use .

**Keywords :** Safety Belt, Bus Driver, Behavior

# **FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU MENGUNAKAN SABUK KESELAMATAN PADA SUPIR BUS ANTAR KOTA DI TERMINAL TERBOYO SEMARANG TAHUN 2015**

**Rizki Naviani\*), Kismi Mubarakah\*\*)**

\*) Alumni Fakultas Kesehatan Universitas Dian Nuswantoro

\*\*) Staf Pengajar Fakultas Kesehatan Universitas Dian Nuswantoro

Jl. Nakula I No.5-11 Semarang

Email : [Rizky.amond@yahoo.com](mailto:Rizky.amond@yahoo.com)

## **ABSTRAK**

**Latar belakang :** Berdasarkan survei awal di Terminal Terboyo Kota Semarang didapatkan 25 supir bus terdapat 18 supir bus tidak memakai sabuk keselamatan dan 7 supir bus memakai sabuk keselamatan. Kendala dalam pemakaian sabuk keselamatan yaitu kelayakan bus dan persepsi tentang risiko kecelakaan yang minim pada supir bus, tujuan dari penelitian ini yaitu mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku menggunakan sabuk keselamatan pada supir bus antar kota di Terminal Terboyo Semarang Tahun 2015.

**Metode :** Penelitian ini merupakan jenis penelitian kuantitatif dengan pendekatan cross sectional. Sampel yang diteliti sebanyak 36 supir. Teknik sampling yang digunakan probability sampling dengan metode "purposive". Analisa data menggunakan uji statistik rank spearman.

**Hasil :** Hasil penelitian menunjukkan responden usia muda dan tua seimbang, pendidikan tertinggi dan paling banyak adalah SMA, lama berkendara responden antara 8-14 jam per hari, responden sebagian besar pernah mengalami kecelakaan dan setengah dari total responden pernah melihat kecelakaan. Persepsi tentang pemakaian sabuk keselamatan masih kurang, pengetahuan dan keyakinan responden dalam penggunaan sabuk keselamatan cukup baik, ketersediaan sarana di tiap armada bus sudah baik.

**Kesimpulan :** Disarankan kepada supir bus untuk berkeyakinan dan berpersepsi bahwa penggunaan sabuk keselamatan dalam berkendara sangat penting. Serta bagi pengelola bus dan pihak yang terkait perlu memberikan penyadaran secara persuasif tentang pentingnya penggunaan sabuk keselamatan.

**Kata Kunci :** Sabuk keselamatan, Supir Bus, Perilaku.

## PENDAHULUAN

Sarana transportasi merupakan sarana pelayanan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat, apalagi dewasa ini aktivitas kehidupan manusia telah mencapai taraf kemajuan semakin kompleks dan beragam, menghadapi hal ini artinya pengelolaan menyangkut segala aspek kehidupan manusia yang terkait dengan berbagai faktor.

Menurut Dirjen Perhubungan Darat, pengemudi mempunyai peranan penting sebagai motor penggerak lalu lintas barang dan manusia. Pengemudi merupakan sumber manusia yang langsung berhubungan dengan kegiatan mobilitas sosial ekonomi khususnya sebagai pengendara dan penggerak kendaraan. Pengemudi mempunyai peranan penting untuk mengendalikan aktivitas sarana transportasi khususnya bus<sup>1</sup>.

Kematian dan cedera akibat kecelakaan lalu lintas telah menjadi masalah kesehatan masyarakat yang penting di seluruh dunia termasuk Indonesia. Sejak kendaraan bermotor ditemukan lebih dari seabad yang lalu, diperkirakan sekitar 30 juta orang telah terbunuh akibat kecelakaan lalu lintas<sup>2</sup>. Kajian terbaru menunjukkan sekitar satu juta orang meninggal setiap tahun akibat kecelakaan lalu lintas di seluruh dunia. WHO memperkirakan 1.170.694 kasus meninggal akibat kecelakaan lalu lintas, sekitar 1.029.037 (87,9%) kematian terjadi di Negara berpenghasilan rendah sampai menengah dan 141.656 (12,1%) di Negara berpenghasilan tinggi. Di Indonesia, sepanjang tahun 2006 terjadi 15.762 kasus kematian atau rata-rata 1.300 kematian setiap bulan, 45 kematian setiap hari atau dua kematian setiap jam akibat lalu lintas<sup>3</sup>.

Undang-undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) menyebutkan bahwa kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda<sup>4</sup>.

Data Korlantas Polri 2005-2013 menyatakan bahwa tingkat kecelakaan tertinggi di Indonesia pada tahun 2012 sebesar 117.949 kecelakaan. Diperkirakan 34,48% kecelakaan terjadi pada pagi hari dan

24,14% pada sore hari. Berdasarkan jenis kendaraan yang mengalami kecelakaan adalah sepeda motor sebesar 52,5%, mobil pribadi 20%, truk 17,5% dan bus 10%. Data statistik menunjukkan angka kecelakaan lalu lintas dari tahun ke tahun cenderung meningkat. Peningkatan jumlah kecelakaan secara drastis terjadi pada periode-periode 2010-2012. Periode 2010-2012 meningkat tajam dari 66.488 kasus pada 2010 menjadi 108.696 kasus pada 2011 dan 117.949 kasus pada 2012. Namun pada tahun 2013, tingkat kecelakaan mengalami penurunan menjadi 93.578 kasus atau menurun sekitar 21% dibanding tahun sebelumnya<sup>5</sup>.

Penyebab kecelakaan lalu lintas pada umumnya terdiri atas 3 (tiga) faktor yaitu manusia, kendaraan, dan lingkungan. Faktor manusia (human error) memiliki kontribusi yang paling tinggi mencapai 80-90%. Sedangkan untuk faktor kendaraan dan faktor lingkungan memiliki kontribusi secara berurutan sebesar 5-10% dan 10-20% (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2010)<sup>6</sup>.

Data Kepolisian Negara Republik Indonesia Daerah Jawa Tengah Wilayah Kota Semarang menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas bus dalam kota dan antar kota tertinggi di Provinsi Jawa Tengah. Data kecelakaan tertinggi pada tahun 2012 sebanyak 65 kasus kecelakaan. Peningkatan kecelakaan per tahunnya diperkirakan mencapai 40%, sehingga menjadikan tolak ukur agar pengendara lebih berhati-hati dalam mengemudi kendaraannya. Peningkatan drastis terjadi pada periode 2011-2012 dari 35 kasus pada 2011 menjadi 65 kasus pada 2012. Namun pada tahun 2013 mengalami tingkat penurunan menjadi 51 kasus atau 20% dari kasus sebelumnya<sup>7</sup>.

Angka kecelakaan yang tinggi dikalangan pengendara angkutan umum tersebut antara lain dipengaruhi oleh persepsi terhadap risiko kecelakaan yang rendah pada saat mengemudi. Supir yang sudah mempunyai masa kerja lama, lebih sering menempatkan diri pada situasi berbahaya seperti mengemudi dengan kecepatan tinggi, menerobos lampu merah dan tidak menggunakan sabuk keselamatan. Persepsi merupakan

kunci berfikir, mempengaruhi perilaku dan merupakan langkah awal seseorang bertindak.

Persepsi adalah pandangan seseorang tentang sesuatu. persepsi dipengaruhi oleh berbagai faktor eksternal maupun internal. Faktor internal yang mempengaruhi persepsi datang dari diri sendiri seperti pengalaman dan pengetahuan tentang sesuatu. Faktor eksternal yang mempengaruhi antara lain kondisi sosial seseorang, hukum dan sanksi yang tegas dan juga informasi yang diperoleh.

Pengertian Persepsi Menurut Bimo Walgito, persepsi adalah proses pengorganisasian, penginterpretasian terhadap rangsang yang diterima oleh organisme atau individu sehingga merupakan sesuatu yang berarti dan merupakan aktivitas yang integrated dalam diri individu<sup>8</sup>.

Penelitian Ing kurnia salihat (2010) tentang persepsi risiko berkendara dan perilaku penggunaan sabuk keselamatan di kampus Universitas Indonesia Depok, disimpulkan bahwa persepsi risiko keselamatan dipengaruhi secara signifikan oleh faktor internal berupa pengalaman dan kepercayaan, serta faktor eksternal dipengaruhi oleh teman. Ada hubungan yang signifikan antara persepsi risiko keselamatan berkendara dengan perilaku penggunaan sabuk keselamatan<sup>9</sup>.

Dalam penelitian ini akan terlihat faktor individu seseorang dan faktor eksternalnya terhadap perilaku seseorang dalam menggunakan alat keselamatan saat mengemudi. Dari beberapa klasifikasi dampak kecelakaan yang telah disebutkan di atas, salah satunya pengemudi tidak memakai sabuk keselamatan. Sabuk pengaman bukanlah alat yang dapat mencegah terjadinya kecelakaan tetapi hanya alat bantu yang diharapkan bisa mengurangi dampak dari kecelakaan yang terjadi.

Hasil survey pendahuluan di Terminal Terboyo Kota Semarang, dari 25 supir bus terdapat 18 supir bus tidak memakai sabuk keselamatan dan 7 supir bus memakai sabuk keselamatan. Kendala dalam pemakaian sabuk keselamatan tidak hanya pada kondisi kelayakan bus tetapi persepsi tentang risiko kecelakaan yang minim pada supir bus.

Persentase kecelakaan bus di Semarang merupakan nomor satu di Provinsi Jawa Tengah. Dampak risiko kecelakaan bus lebih besar

dibanding dampak risiko kendaraan lain. Selain itu bus merupakan alat transportasi yang sering digunakan masyarakat. Oleh karena itu, peneliti tertarik ingin mengetahui tentang pengaruh persepsi risiko kecelakaan berkendara terhadap penggunaan sabuk keselamatan pada supir bus di Kota Semarang. Peneliti sendiri ingin meneliti tentang persepsi karena persepsi merupakan sesuatu respon yang memiliki peran penting bagi individu untuk melakukan suatu tindakan yang dimana tindakan tersebut akan berdampak negatif atau sebaliknya.

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini bersifat *explanatory survey* dengan rancangan desain *cross sectional study* dimana pengambilan sampel dilakukan secara *purposive sampling* populasi penelitian ini ada 56 dan didapatkan sampel 36 responden dengan kriteria inklusi Bersedia menjadi responden dan mau diwawancarai untuk mendapatkan informasi, Supir bus yang memiliki SIM B1.

## HASIL PENELITIAN

**Tabel 1. Ditribusi Frekuensi persepsi, ketersediaan sarana, pengetahuan, keyakinan, pengelola bus (n=36)**

Variabel	Kategori	N	%
Persepsi	Baik	30	83,3 %
	Buruk	6	16,7 %
Ketersediaan sarana	Baik	34	94,4 %
	Buruk	2	5,6 %
Pengetahuan	Baik	18	50 %
	Buruk	18	50 %
Keyakinan	Baik	14	38,9 %
	Buruk	22	61,1 %
Pengelola bus	Baik	23	63,9 %
	Buruk	13	36,1 %
total		36	100

Berdasarkan analisis unvariat diperoleh hasil responden memiliki tingkat persepsi baik sebesar 83,3 %, ketersediaan sarana yang baik sebesar 94,4 %,

pengetahuan yang baik dan buruk seimbang sebesar 50 %, keyakinan yang buruk sebesar 61,1 %, dan pengelola bus yang baik sebesar 63,9 %.

**Tabel 2. Hasil analisa uji *Rank Spearman* berdasarkan variabel persepsi, ketersediaan sarana, pengetahuan, keyakinan, pengelola bus dengan tindakan tidak aman**

Variabel bebas	Tindakan tidak aman		
	P value	R	keterangan
Persepsi	0,000	0,619	Ada hubungan
Ketersediaan sarana	0,000	0,602	Ada hubungan
Pengetahuan	0,071	0,305	Tidak ada hubungan
Keyakinan	0,002	0,489	Ada hubungan
Pengelola bus	0,793	0,045	Tidak ada hubungan

Berdasarkan hasil uji statistik menggunakan *Rank Spearman* didapatkan hasil diantara lima variabel hanya persepsi ( $p\text{-value} 0,000 < 0,05$ ) dengan nilai koefisien 0,619 dengan tingkat hubungan kuat yang artinya semakin baik persepsi supir terhadap pentingnya menggunakan sabuk keselamatan semakin baik pula perilaku menggunakan sabuk keselamatan, ketersediaan sarana ( $p\text{-value} 0,000 < 0,05$ ) dengan nilai koefisien 0,602 dengan tingkat hubungan kuat, yang berarti semakin baik ketersediaan sarana sabuk keselamatan pada armada maka semakin baik juga dalam berperilaku penggunaan sabuk keselamatan, keyakinan ( $p\text{-value} 0,002 < 0,05$ ) dengan nilai koefisien 0,489 tingkat hubungan sedang yang berarti semakin baik keyakinan supir bus terhadap pentingnya sabuk keselamatan supir bus akan semakin berperilaku baik dalam penggunaan sabuk keselamatan.

## PEMBAHASAN

### 1. Hubungan antara persepsi dengan perilaku menggunakan sabuk keselamatan

Persepsi tentang sabuk keselamatan merupakan faktor yang berhubungan dengan perilaku penggunaan sabuk keselamatan. Dengan



demikian supir bus yang memiliki persepsi lebih baik terhadap sabuk keselamatan semakin baik pula dalam berperilaku penggunaan sabuk keselamatan, begitu juga sebaliknya. Persepsi merupakan proses individu mengatur dan menginterpretasikan pesan-pesan sensoris agar memberi arti bagi lingkungan mereka. Persepsi merupakan suatu proses, dimana individu-individu mengorganisasikan dan menafsirkan kesan-kesan indera mereka agar memberikan makna bagi lingkungannya<sup>10</sup>.

Hasil uji *Rank Spearman* terhadap variabel pengetahuan dengan tindakan tidak aman di peroleh hasil nilai *p value* sebesar 0,000 maka  $H_a$  diterima, sehingga dapat diartikan bahwa ada hubungan antara persepsi dengan perilaku menggunakan sabuk keselamatan . Nilai koefisien korelasi 0,619.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Ing Kurnia Salihat (2010)<sup>9</sup>, penggunaan sabuk keselamatan dipengaruhi secara signifikan oleh persepsi individu terhadap risiko yang dihadapi ketika berkendara. Persepsi tersebut dapat dipengaruhi oleh keyakinan, semakin individu yakin akan keselamatan berkendara dengan menggunakan sabuk keselamatan maka individu tersebut berpersepsi baik dalam menggunakan sabuk keselamatan.

## **2. Hubungan antara ketersediaan sarana dengan perilaku menggunakan sabuk keselamatan**

Sabuk keselamatan adalah piranti keselamatan yang dirancang untuk melindungi penumpang kendaraan dari gerakan berbahaya akibat tabrakan atau gerakan berhenti tiba-tiba (*sudden stop*) dari kendaraan. Fungsi sabuk pengaman adalah mengurangi kemungkinan kematian atau cedera serius akibat benturan dengan bagian interior kendaraan dengan cara menjaga penumpang pada posisi yang tepat dan mencegah penumpang terlempar keluar dari kendaraan pada saat tabrakan atau jika kendaraan terguling.

Berdasarkan hasil uji *Rank Spearman* di peroleh hasil nilai *pvalue* sebesar 0,000 maka  $H_a$  diterima, sehingga dapat diartikan bahwa ada hubungan antara ketersediaan sarana dengan perilaku menggunakan sabuk keselamatan dan nilai koefisien korelasi 0,434.

Hasil penelitian ini sejalan dengan Khoiron (2012)<sup>11</sup> tentang ketersediaan sarana dan prasarana mempunyai hubungan positif dan erat. Terdapat hubungan antara ketersediaan sarana dengan perilaku menangani limbah

ternak. Penelitian ini juga sejalan dengan (Darusmar, 2004)<sup>12</sup> terdapat hubungan antara ketersediaan sarana dengan perilaku membuang sampah pada tempat yang disediakan. Ketersediaan fasilitas merupakan faktor pendukung terwujudnya sikap menjadi perilaku.

### **3. Hubungan antara pengetahuan dengan perilaku menggunakan sabuk keselamatan**

Pengetahuan sangat penting untuk menunjang seseorang agar memiliki tindakan yang baik saat bekerja, mengetahui bahaya dan keselamatan dalam berkendara. Pengetahuan yang baik akan membuat seseorang memiliki kepribadian yang baik pula, begitu juga sebaliknya. Pengetahuan adalah hasil dari tahu dan pengindraan terhadap suatu objek tertentu melalui pancaindra manusia yaitu penglihatan, pendengaran, rasa, raba, dan penciuman. Pengetahuan manusia sebagian besar dari pancaindra penglihatan dan pendengaran. Berdasarkan data diperoleh gambaran bahwa 67% supir bus memiliki pengetahuan baik tentang sabuk keselamatan, namun demikian pengetahuan ini tidak sepenuhnya diikuti dengan perilaku pemakaian sabuk keselamatan.

Berdasarkan hasil uji *Rank Spearman* di peroleh hasil nilai *p value* sebesar 0,071 maka  $H_0$  ditolak, sehingga dapat diartikan bahwa tidak ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku menggunakan sabuk keselamatan nilai koefisien korelasi sebesar 0,305.

Hasil penelitian ini sejalan dengan (Muhammad Asdar, 2013)<sup>13</sup> yang menyatakan pengetahuan tidak berhubungan dengan perilaku safety riding berkendara ( $P_{\text{value}} = 0,180$ ). Semakin tinggi tingkat pengetahuan responden maka semakin tinggi tingkat kesadaran berperilaku aman, kenyataannya responden mengetahui tetapi tidak mau menerapkan perilaku safety riding. Tetapi penelitian ini berbeda dengan (Raditya Ariwibowo, 2013) mengatakan pengetahuan berhubungan dengan safety riding, pengetahuan merupakan domain yang sangat penting untuk terbentuknya tindakan seseorang karena dari pengalaman perilaku yang di dasari pengetahuan lebih langgeng daripada perilaku yang tidak di dasari oleh pengetahuan<sup>14</sup>.

#### **4. Hubungan antara keyakinan dengan perilaku menggunakan sabuk keselamatan**

Hasil analisis data menunjukkan nilai  $P_{\text{value}}=0,002$  bahwa keyakinan supir bus terhadap sabuk keselamatan berhubungan dengan perilaku penggunaan sabuk keselamatan. Hal ini menunjukkan bahwa semakin tinggi keyakinan supir bus terhadap sabuk keselamatan semakin baik perilakunya dalam pemakaian sabuk keselamatan, begitu juga sebaliknya. Data univariate diperlihatkan bahwa 61% kurang yakin dengan sabuk keselamatan, akibatnya banyak supir bus yang kurang baik dalam penggunaan sabuk keselamatan.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Ing Kurnia Salihat, 2010)<sup>9</sup>, menyebutkan bahwa ada hubungan antara keyakinan dengan penggunaan sabuk keselamatan. Ada indikasi bahwa keyakinan menjadi faktor penting terbentuknya perilaku dalam pemakaian sabuk keselamatan. Keyakinan merupakan suatu hal yang mendorong individu untuk melakukan perilaku menggunakan sabuk keselamatan.

#### **5. Hubungan antara pengelola bus dengan perilaku menggunakan sabuk keselamatan**

Hasil analisis menunjukkan  $P_{\text{value}}=0,793$  bahwa pengelola armada tidak berhubungan nyata dengan perilaku penggunaan sabuk keselamatan. Dengan demikian aturan yang diterapkan oleh pengelola bus tentang penggunaan sabuk keselamatan tidak sepenuhnya membentuk perilaku pemakaian sabuk keselamatan pada supir bus. Hasil analisis ini menunjukkan bahwa faktor dari luar diri supir tidak mempengaruhi perilaku dalam penggunaan sabuk keselamatan. Tetapi kedisiplinan pengelola bus dalam menerapkan peraturan yang dibuat di perusahaan akan dapat membantu mempengaruhi supir bus untuk menggunakan sabuk keselamatan.

Berdasarkan hasil uji *Rank Spearman* di peroleh hasil nilai *pvalue* sebesar 0,793 maka  $H_0$  ditolak, sehingga dapat diartikan bahwa tidak ada hubungan antara pengelola bus dengan perilaku menggunakan sabuk keselamatan. dan nilai koefisien korelasi 0,045.

## **SIMPULAN**

1. Ada hubungan antara persepsi supir bus dengan perilaku menggunakan sabuk keselamatan.
2. Ada hubungan antara ketersediaan sarana dengan perilaku menggunakan sabuk keselamatan
3. Tidak ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku menggunakan sabuk keselamatan.
4. Ada hubungan antara keyakinan dengan perilaku menggunakan sabuk keselamatan
5. Tidak ada hubungan antara pengelola bus dengan perilaku menggunakan sabuk keselamatan.

## **SARAN**

1. Bagi Dishub
  - a. Dishub memberikan penyuluhan kepada supir bus tentang pentingnya menggunakan sabuk keselamatan yang bertujuan untuk meningkatkan persepsi supir bus pada penggunaan sabuk keselamatan.
  - b. Dishub melakukan pengecekan berkala di setiap armada bus tentang kelengkapan dan ketersediaan sarana yang ada di bus. Pengecekan ketersediaan sarana secara berkala bertujuan untuk meningkatkan ketersediaan sarana yang baik sehingga sabuk keselamatan dapat digunakan oleh supir bus dengan nyaman.
  - c. Dishub memberikan pencerahan tentang gambaran dampak kelalaian dalam penggunaan sabuk keselamatan misalnya melalui pemasangan stiker di armada dan berupa audio, bertujuan meningkatkan keyakinan kepada supir bus bahwa penggunaan sabuk keselamatan penting.
  - d. Dishub memberikan aturan dan sanksi tentang penggunaan sabuk keselamatan kepada pengelola bus untuk diterapkan di setiap supir bus. Sehingga dengan adanya aturan dan sanksi dari pengelola bus supir bus disiplin dalam penggunaan sabuk keselamatan.
2. Bagi supir bus
  - a. Disiplin dalam mentaati peraturan yang telah dibuat oleh Dishub dan pengelola bus dalam perilaku menggunakan sabuk keselamatan.

### 3. Bagi pengelola bus

- a. Lebih disiplin dalam menerapkan aturan yang sudah dibuat dan pelaksanaan sanksi kepada supir bus yang tidak memakai sabuk keselamatan.
- b. Diakan pengecekan berkala sebulan sekali untuk ketersediaan sarana di bus dan pengawasan setiap hari dalam penggunaan sabuk keselamatan kepada supir bus sebelum bus berangkat.

### DAFTAR PUSTAKA

1. Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Direktorat Keselamatan Transportasi Darat Satuan Kerja Peningkatan Keselamatan Transportasi Darat. *Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum*. Jakarta : Departemen Perhubungan Darat. 2003.
2. Garcia-Ferrer, Aranzazu De Juan A, Poncela P. The relationship between road traffic accidents and real economic activity in Spain: *Common cycles and health issues*. Health Economic.2007;16: 602-26.
3. Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Direktorat Keselamatan Transportasi Darat Satuan Kerja Peningkatan Keselamatan Transportasi Darat. *Penyusunan rencana umum keselamatan transportasi darat*. Jakarta: Departemen Perhubungan Darat; 2006.
4. Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ).
5. Pudji Hartanto. *Jadilah Pelopor Keselamatan Berlalu lintas dan Budayakan Keselamatan sebagai Kebutuhan*. Korlantas Mabes Polri, 2012. Hal. 2. <https://polmas.wordpress.com/2014/10/21/>. Diakses 7 April 2015
6. Departemen Perhubungan. *"Perhubungan Darat Dalam Angka"*. Jakarta : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. <http://www.hubdat.web.id/data-a-informasi/pdda/tahun-2011>. Jakarta. 2010. Diakses 26 Maret 2015.
7. Kepolisian Negara Republik Indonesia Daerah Jawa Tengah Wilayah Semarang tentang Data Kecelakaan Lalu Lintas. 2015
8. Walgito, Bimo. *Pengantar Psikologi Umum*. Yogyakarta : Andi. 2004
9. Ing K.S. Persepsi Risiko Berkendara dan Perilaku Penggunaan Sabuk Keselamatan di Kampus Universitas Indonesia Depok. Jurnal Kesehatan

- Masyarakat Nasional. Fakultas Kesehatan, Universitas Indonesia. Vol 4, No 6 (2010). 2010
10. Departemen Perhubungan. (2002), Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 37 Tahun 2002 Tentang Persyaratan Teknis Sabuk Keselamatan, Ditjen Hubdat, Jakarta.
  11. Muhammad, A.iswa SMA di Kabupaten Pangkep Safety Riding Behaviour On Senior High School Students In Pangkep District. Sulawesi : Universitas Hasanudin. 2013
  12. Darusmar. Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Pedagang Pasar Membuang Sampah di Pasarbaru Kota Sawahlunto. Yogyakarta : Universitas Gadjah Mada (thesis). 2004
  13. Muhammad, A.iswa SMA di Kabupaten Pangkep Safety Riding Behaviour On Senior High School Students In Pangkep District. Sulawesi : Universitas Hasanudin. 2013
  14. Raditya, Ariwibowo. Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap Terhadap Praktik Safety Riding Awarenes pada Pengendara Ojek Sepeda Motor di Kecamatan Banyumanik. Jurnal Kesehatan Masyarakat. Fakultas Kesehatan, Universitas Diponegoro. Vol 2, No 1 (2013). 2013